Die Story vom letzten Montag mit dem Bericht über die Strandung der SILONA hat bei unserem Vereinsmitglied Horst Peiser Erinnerungen wachgerufen. Er war damals Steuermann auf dem Bergungsschlepper DANZIG und stellte mir seinen Augenzeugenbericht zur Verfügung:

Sturmflut von Februar 1962, Mit Bergungsschlepper „DANZIG" in Aktion

Am 16.02.1962 ankerte die "Danzig" wegen Bergungsarbeiten am Frachter „Ondo" im Neuwerker Fahrwasser.

Die „Ondo" war am 06.12.1961 auf dem Großen Vogelsand mit einer Ladung von 5000 t Kakaobohnen gestrandet. Zu diesem Zeitpunkt war die Ladung bereits zu 90% gelöscht und es befanden sich noch vier Bergungsfachleute der Bugsier-Reederei an Bord des Schiffes, mit der berechtigten Hoffnung das Schiff noch bergen zu können.

Im Laufe des Tages frischte der Wind zum Sturm auf. Der Seegang nahm rasant zu, was dazu führte, dass Feuerschiff „Elbe 3" ins Treiben geriet. Sofort liefen wir dem Havaristen zur Hilfe - brauchten aber nicht einzuschreiten, weil es Schlepper „Eisfuchs" gelang, eine Schleppverbindung herzustellen und das Schiff nach Cuxhaven zu schleppen.



Da der Sturm sich nunmehr zum Orkan entwickelte, zogen wir es vor, im Fahrwasser zu patrouillieren, da es nicht sinnvoll war nach Cuxhaven einzulaufen, wo inzwischen die Kaianlagen überflutet waren.

Am späten Abend kam Nachricht von der „Silona". Dieser Dampfer hatte zuvor auf Neufeld-Reede geankert. In einer besonders schweren Böe war in der hohen See die Ankerkette gebrochen, und das Schiff strandete kurz darauf auf dem überfluteten Deichvorland im Bereich Balje, oberhalb Osteriff.

Aufgrund des eigenen Tiefgangs, wegen der meterhohen See und wegen der vorgelagerten Stacks war es für uns unmöglich, eine Schleppverbindung zur „Silona" herzustellen. Wir mußten bis zum Tagesanbruch ausharren. Selbst Schlepper „Goliath" mit nur 1,80 m Tiefgang konnte keine Leinenverbindung für uns herstellen, denn wo die „Silona" lag, weideten im Sommer die Kühe.

Es war kein Zuckerschlecken im Fahrwasser oberhalb der Oste die Nacht zu verbringen. Wir fühlten uns wie auf hoher See, aber was uns noch bevorstehen sollte, war mit nichts zu vergleichen.

Schlepper „Danzig" war 1938 in Danzig gebaut worden. Er besaß zwei Zweitakt Sulzer Motoren von 2400 PS. Die Besatzung bestand aus Kapitän und Steuermann, 2 Funkern, 2 Maschinisten, 2 Masch.-Assistenten, 3 Decksleuten und 1 Taucher. Als Steuermann war ich der Jüngste an Bord.

Gegen Mittag erreichte uns ein SOS-Ruf eines Pakistanischen Schiffes auf der Weser, welches ebenfalls gestrandet war. Trotz einiger Bedenken beschlossen wir nach kurzer Besprech-

ung, den Versuch zu wagen, zu diesem Havaristen vorzudringen.

Obwohl die „Danzig“ seeklar war, machten wir noch einmal die Runde über Deck. Sicherten die Motorbarkasse zusätzlich mit Taljen, laschten die Schleppleinen auf der Gräting achtern noch einmal und schlossen alle Öffnungen im Decksbereich. Somit waren die Aufbauten bis zur Brücke hermetisch dicht.

Wir waren von tags zuvor schon einiges gewöhnt was Schaukelei betrifft, aber ab „Elbe 3“ begann ein richtiger Tanz. Ab „Elbe 2“ begann dann der Höllenritt. Nebenbei: von der „Ondo“ und unseren Kollegen war nichts zu entdecken und kein Lebenszeichen in Sicht. Das Wrack war von Brandung und Gischt verhüllt, und wir machten uns Sorgen um sie.

Über 2 Stunden brauchten wir bis Höhe „Elbe 1“. In der herrschenden Grundsee stürzte das Schiff immer wieder kopfüber ins Tal. Während die See unterm Heck durchlief, versuchte sich das Schiff wieder aufzubäumen, was häufig nicht gelang, wodurch die nächste See über dem Vorschiff tonnenschwer zusammenbrach, so dass ein Zittern und Vibrieren durch das ganze Schiff lief. Schwere Brecher gingen über Deck, und die Wassermassen erzeugten ein unheimliches Getöse.

Die Sicht war nur wenige hundert Meter. Wir steuerten einen seewärtigen Kurs mit der Absicht, die See schräg von vorne zu nehmen, und dann später in die Neue Weser einzulaufen. Die Alte Weser war aufgrund der Lage unbefahrbar. Die raue See machte uns allen, trotz angepasster Fahrtstufe, schwer zu schaffen. Wir mußten uns ständig festklammern und –keilen und verloren oft den Boden unter den Füßen, wenn das Schiff in ein Loch fiel.

Es ist nicht vorstellbar, wie es unter Deck aussah. Und die Luft dort war voller Abgase aus dem Maschinenraum. Während der ganzen Zeit sorgte ich mich um meine Schleppleinen, die ständig von Brechern überflutet wurden, und um die Motorbarkasse auf Steuerbordseite, die beim Überholen Wasser schöpfte.

Die nächste seemännische und navigatorische Herausforderung war das Einlaufen in die Weser. Dank Kapt. Schröder, einem der besten Kapitäne der Bugsier-Reederei, klappte das Manöver aber. Nach seinem Bauchgefühl schaffte er es beim nächsten kleineren Wellenberg das Schiff vor Wind und See zu bekommen.

Damit aber nicht genug. Nun begann ein anderes Kapitel: plötzlich fing die „Danzig“ an zu surfen und drohte mit dem Heck unterzuschneiden, sodass das Achterschiff bis zum Schlepphaken verschwunden schien. Sofort wurden die Maschinen gestoppt und fortan sensibel von Hand gefahren. Trotz aller Mühe, Aufmerksamkeit und seemännischer Erfahrung legte sich das Schiff von einem Ohr auf's andere, während eine See nach der anderen unter dem Schiff durchlief.



Erst nachdem Rotersand passiert war, wurde der Seegang erträglicher und nach kurzer Zeit kam der Havarist in Sicht. Wir sahen die „*Yousuf Baksh*“ auf

dem Robbennordsteert liegen. Das Schiff war 1950 als englische „*Treglisson*“ in Fahrt gekommen und 1960 von der United Oriental Steam Ship Co Ltd., Karachi, angekauft worden. Die „*Yousuf Baksh*“ hatte beide Anker verloren. Der Steven zeigte zum Weserfahrwasser, das Heck aber ragte in den Wursterarm hinein, ein Nebenfahrwasser hinter dem Leitdamm. Beide Rettungsboote waren ausgeschwungen und zeugten von der Not der Seeleute aus fernem Land, die sich alle an Deck aufhielten.

Wir entscheiden uns, von achtern anzufassen und müssen deshalb weseraufwärts dampfen, um den Leitdamm zu umkurven. Wieder beim Havaristen, gelingt es eine Leinenverbindung mittels Rakete herzustellen. Wir haben aber aufgrund der Tideverhältnisse beim ersten Abschleppversuch keinen Erfolg. Für den nächsten Versuch werden Ballast- und Frischwasservorräte gelenzt, um das Schiff leichter zu machen. Als sich das Wetter etwas beruhigt, kommen von Bremerhaven Schlepper zu Hilfe, und so gelingt es uns, den Havaristen vom Leitdamm zu ziehen und übers Heck rückwärts nach Bremerhaven zu schleppen.

Die „*Yousuf Baksh*“ ist wenig später (1965) vor der englisch Kanalküste gestrandet, in Brand geraten und dann in Hamburg abgewrackt worden. Bei dieser Gelegenheit hat der pakistanische Kapitän sich heldenhaft um sein Schiff und um einen verletzten Offizier gekümmert, der aber leider dann doch seinen Wunden erlegen ist.

Bevor wir an der „Klagemauer“ im Hafen eine redlich verdiente Bauernnacht zum Ausschlafen bekommen, beginnen wir mit Aufräumarbeiten Deck. Keine Schublade ist an ihrem Platz geblieben. Sie haben ihren Inhalt auf den Fußboden entleert. Der Proviant ist aus den Regalen geflogen, und liegt nun mit Büchern und Inventar durcheinander. Viele Dinge waren unbrauchbar geworden.

Das alles spielte aber nun keine Rolle mehr. „Gut Job, gut Stimmung“ war nun angesagt, und auf der Heimfahrt nach Cuxhaven „genossen“ wir die hohe Dünung der Nordsee, die uns jetzt wie ein Tag auf der Alster vorkam.



Beim Passieren der „Ondo“ sahen wir die Bescherung: die Sturmflut hatte das Schiff, das vorher auf ebenem Kiel lag, aus seinem Bett gehoben und nun lag es auf seiner Steuerbordseite. Gottseidank wurden unsere Leute, die sich während des Orkans noch an Bord befanden, noch vor unserem Eintreffen vom Rettungskreuzer „Ruhrstahl“ abgeborgen.

Als wir in Cuxhaven am Liegeplatz ankamen, staunten wir nicht schlecht über die Zerstörungen, die der Orkan auch an Land angerichtet hatte.

Horst Peiser, seinerzeit Steuermann der „Danzig“